



Par Christian Février et Erik Pascoli

Quand il se repose, à quai, dans le port de Fontvieille, qui pourrait imaginer que ce voilier d'une telle finesse qu'il en paraît fragile, a écrit sur toutes les mers d'Europe une des plus belles pages de l'histoire du yachting ?

Who could imagine, seeing it at rest by the quayside, in the port of Fontvieille, that a sailing yacht of such, almost fragile, finesse has written one of the greatest pages in the history of yachting across all the seas of Europe?

GOSPORT, PRINTEMPS 1928 : le chantier Camper & Nicholsons lance *Astra*, le nouveau voilier de sir Mortimer Singer, roi des machines à coudre, ancien propriétaire du cotré *Lulworth*. *Astra* fut construit suivant la nouvelle version de la Jauge internationale de 1928. Les accords entre les Etats-Unis et l'Angleterre limitaient la longueur de flottaison à 14,50 m, mais sir Mortimer préféra cette règle en raison des pénalités moindres pour le gréement Marconi. De leur côté, les Américains avaient gardé pour les voiliers de la grande classe, la Jauge universelle créée par Nathanaël Herreshoff en 1890 et adoptée par le New York Yacht Club dix ans plus tard.

La saison 1928 fut le premier test entre les gréements auriques et le gréement bermudien. Le handicap donné au nouveau gréement restait assez pénalisant et *Astra* n'obtint pas immédiatement les résultats escomptés. Ses adversaires ne le ménagent pas non plus ! Pendant l'une des courses, *Cambria* en voulant abattre sous *Astra* heurte violemment l'arrière de ce dernier. Une partie du couronnement est arraché et *Cambria* conserve le morceau coincé entre le bouterhors et sa martingale pendant un certain temps ! Dans son magistral ouvrage sur l'histoire des Classe J, l'historien Ian Dear décrit la collision racontée par Albert Stroud, qui naviguait sur *Cambria* cette année-là : " Nous étions littéralement comme un chien avec un os entre les dents !" Malgré ces petits ennuis, *Astra* avait prouvé la supériorité du nouveau gréement : le voilier était deux fois plus simple que les anciens. Le temps nécessaire à la préparation ou aux manœuvres était beaucoup plus court. Et surtout, il se contentait d'un équipage réduit. Dès 1929, les handicaps trop lourds de la première saison furent corrigés et tous les bermudiens purent augmenter la hauteur de leur mât de 7,5 %. *Astra* portait comme numéro de course, le K2 (Kingdom 2), le K1 étant réservé au yacht royal *Britannia*.

Il commence brillamment la saison de 1929 avec quatre victoires sur les cinq premières courses.

SPRING 1928, GOSPORT : *Astra* was launched at Camper & Nicholsons for Sir Mortimer Singer, the sewing machine magnate and previous owner of the cutter *Lulworth*. She was built to the new International Rule to be applied in 1928. Although the agreement between the USA and the UK upon this new rule was limited to yachts up to 14.50m L.W.L., Sir Mortimer Singer was encouraged to build *Astra* to the new rule because of the clear advantage of having Marconi rig. The Americans, on the other hand, kept to the American Universal Rule, introduced by Nat Herreshoff in 1890 and adopted by the New York Yacht Club ten years later.

The 1928 season was to show the first real comparison between gaff and bermudian rigged boats, but, with a rating that appeared far too high, *Astra* could not achieve the result she expected; in addition in one of the races she had her stern rammed by *Cambria* when a piece of her rail was ripped out and lodged between *Cambria's* bowsprit and bobstay. However *Astra*, with Albert Stroud as skipper, had proved her superiority in one very important factor: she was much simpler and faster to prepare and to manoeuvre, and that with less crew. Because of previous miscalculations, new ratings were adopted for the season 1929 and all "bermudian" yachts were allowed to increase the height of their masts by 7.5%. *Astra* carried the racing number K2, being the second sailing yacht of the Royal Yacht Squadron, after *Britannia* (K1) belonging to the King of England.

Astra started the 1929 season with the extraordinary record of four victories over five races, but, before the Clyde race, Sir Mortimer Singer died, and *Astra* was left at her mooring. After a few months she was bought by Sir Howard Frank who sailed her in the summer of 1930, and then sold her to Hugh F. Paul who intended racing *Astra* the next season.

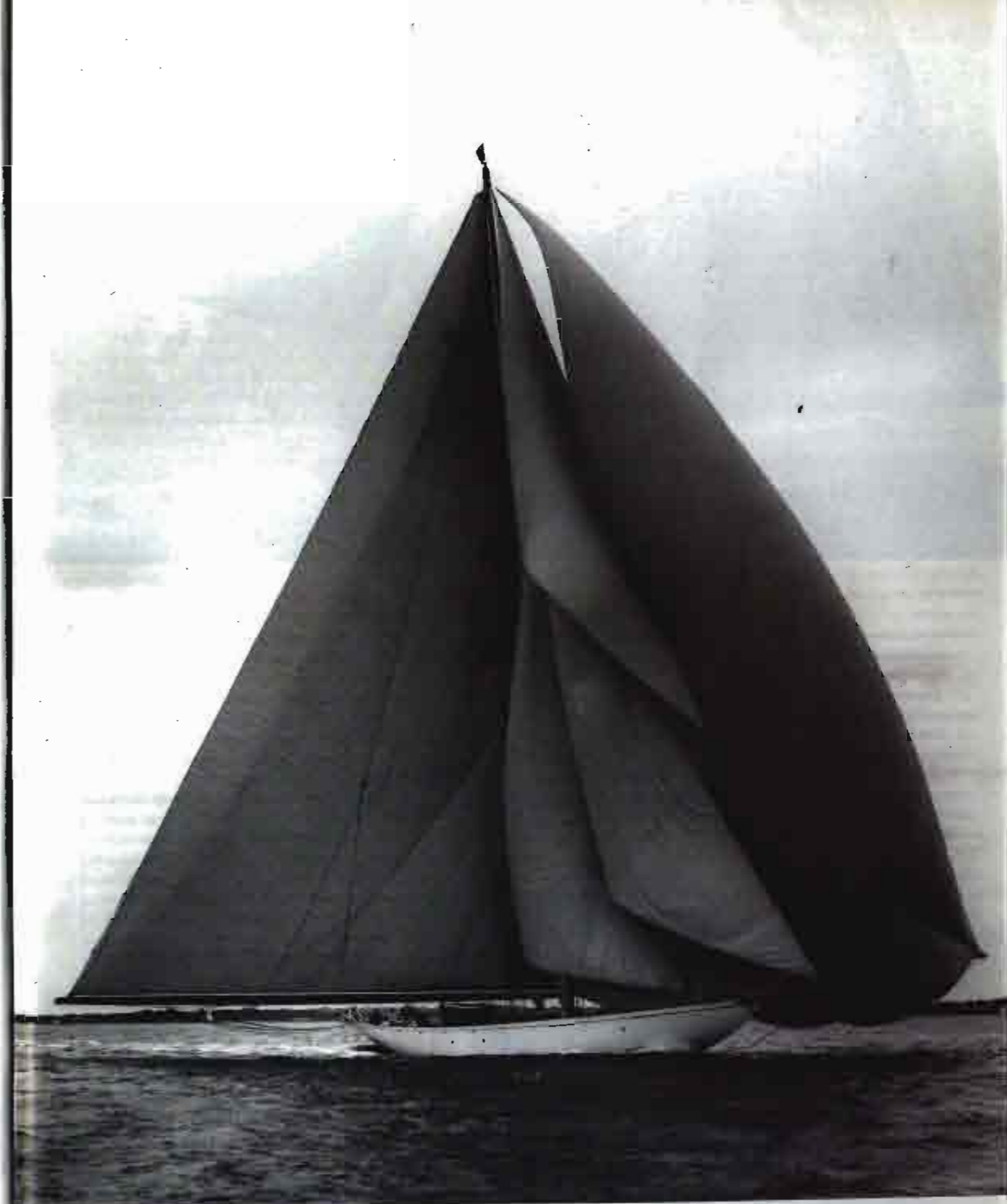
She was adapted to race under the J-Class rule; her draft was reduced to 5m. (the maximum allowed) and her mast was changed for a taller hollow wood mast.

Before the beginning of the 1933 season, Hugh F. Paul decided to transform *Astra* radically, by increasing her waterline length by 2m to remedy the disadvantage of her smaller size during the previous season. Although this project was technically possible, it was not approved by the Royal Yachting Association who judged this alteration to be overstepping the limits within which an old yacht could be transformed without losing the benefits of the new rule.

Candida, like many other boats, modified her sail plan to get a better handicap; she had 120m² less sail area than her first season in 1929. As usual the season began in Harwich. *Endeavour* and *Velsheda* started as scratch boats over a 40 mile race: with

En 1934, en dépit de ses six ans d'âge, *Astra*, dix fois premier, dix fois deuxième sur 36 courses, remporte la saison devant *Shamrock*, *Endeavour*, *Velsheda*, *Candida*, *Britannia* et *Westward*.

Despite being six years old, in 1934 *Astra* was ten times first as well as second in thirty-six races and beat *Shamrock*, *Endeavour*, *Velsheda*, *Candida*, *Britannia* and *Westward* to win the season's sailing.



Astra en 1928, l'année de son lancement, plein vent arrière, toutes voiles dehors. Un chef d'œuvre incontesté de l'architecture navale venait de voir le jour.

Astra running before the wind with all sails set in 1928, the year in which she was launched. She was an undisputed masterpiece of naval architecture.



1936 : la bôme a été raccourcie, réduisant singulièrement la grand'voile, pour gagner en temps rendu (handicap) sur les voiliers plus récents. Astra court sa neuvième saison, la dernière des Classe J.

By 1936 the boom had been shortened, which conspicuously reduced the mainsail so that she gained on handicap over the newer yachts. Astra was in here ninth season, the last of the J Class yachts.

Juste avant la Quinzaine de la Clyde en Ecosse survient le suicide de Mortimer Singer. Il ne s'était jamais remis d'un accident d'avion, l'une de ses autres passions avec les ascensions en ballon. Astra reste au mouillage. Quelques mois plus tard, Howard Frank, un administrateur de biens fonciers, l'achète pour courir la saison de 1930. Sur quinze départs, il remporte une victoire et une deuxième place. Frank cède ensuite Astra à Hugh F. Paul qui commence aussitôt les transformations.

En 1932, Hugh Paul dispute trente deux courses. Autant que Britannia et Shamrock, racheté par T.O.M. Sopwith, qui prépare déjà son challenge pour la Coupe de l'America de 1934. Astra s'adjuge trois fanions de premier, quatre de deuxième et six de troisième. Son bouillant propriétaire songe un temps à rallonger la coque de 1,90 m car Astra est le plus petit de la Grande Classe. La transformation est possible mais refusée par la Royal Yachting Association estimant que la modification sort franchement du cadre dans lequel un yacht ancien peut être altéré tout en conservant son allégeance d'âge !

A l'aube de la saison de 1934, Astra gagne durant l'hiver sur le poids de son mât. Candida voit sa voilure réduite de près de 80 m², soit 133 m² en moins depuis son lancement en 1929 ! En temps rendu, Endeavour et Velsheda sont les bateaux "scratch". Ils rendent peu de temps à Shamrock V: tout juste deux minutes sur une course de 40 milles. Britannia, transformé en Classe J après avoir rasé ses hauts pavois, ne reçoit que trois minutes douze secondes. Mais les deux anciens peuvent désormais faire jeu égal grâce à un important bonus : cinq minutes douze secondes

2 minutes a mile to Shamrock V; 3 minutes 12 seconds to Britannia; 5 minutes 12 seconds to Astra and 7 minutes 12 seconds to Candida. Shamrock V and Endeavour tried for the first time a quadrangular jib with good results, and were promptly copied by the Americans. The years 1934 and 1935 had been times of large financial investment and technological progress.

After this there was a marked decline in the J Class series. Although the America's Cup was raced in 1937, between Ranger, and Endeavour II, no race season took place that year, nor in the following ones, with the shadows of War approaching.

In January 1936 King George V died and his yacht Britannia was sunk shortly after some miles off St Catherine's Point. It was a sad time and only three boats started the season: Astra, Endeavour and Velsheda.

Now in her ninth season Astra was performing better than ever. Admittedly her rating, with her age allowance, was playing in her favour, particularly in light weather where, thanks to the shape of her bow, the waterline length was very much longer when heeled. That year the J Class boats had to give Astra 8.8 seconds each mile, and time after time this proved enough to ensure victory in light winds.

Astra in Italy

In 1948, Astra had a grey diesel installed and her sail plan slightly reduced, becoming a fast cruising yacht. She remained in England until 1952 when she was sold to Count Andrea Matarazzo, a Brazilian coffee

pour Astra et sept minutes douze secondes pour Candida ! Endeavour, devant rejoindre Newport à travers l'Atlantique ne court que douze courses.

La régularité d'Astra fait merveille. Présent aux trente-six départs de la saison, il remporte la première place au classement général. En dépit de ses six ans d'âge, Astra est dix fois premier, dix fois deuxième et quatre fois troisième. Résultats : Astra remporte 64 points, Shamrock, 45, Endeavour, 38, Velsheda et Candida, 32, Britannia, 22 et la goélette Westward de T. B Davis seulement 11 (avec 10 départs).

Le lent déclin de la Grande Classe sera consommé peu après la mort du roi George V le 20 janvier 1936. Devant le désintérêt de sa famille, le yacht royal est sabordé par 50° 34' Nord et 1° 10' Ouest, à un mille dans le sud du phare de Sainte-Catherine, le 10 juillet de la même année, à 2h 45 du matin.

A Cowes, pour tous les gens de mer, c'est le deuil. Une triste période. Astra, Endeavour et Velsheda sont les seuls à se présenter au départ de la saison. La neuvième pour Astra. Le bateau de Sopwith lui rend 4 minutes 24 secondes sur un parcours de 30 milles. Assez pour remporter encore quelques victoires par petit temps.

La Coupe de l'America se court en 1937 c'est la victoire de Ranger sur le deuxième Endeavour de T.O.M Sopwith. En Angleterre la saison de course est abandonnée, car déjà les rumeurs de guerre se font menaçantes.

Astra en Italie

En 1948, Astra est un yacht de croisière rapide avec un plan de voilure sérieusement réduit. Il reçoit un moteur Diesel de 165 chevaux. Resté en Angleterre jusqu'à 1952, il revient au comte italien Andrea Matarazzo, né au Brésil et devenu l'un des rois du café. Retourné à Naples, le comte était en quête d'un yacht de prestige pour naviguer autour de Capri, Ischia, Ponza... Astra arrive à Naples au printemps de 1953. En l'honneur de son père, le sénateur Paolo Matarazzo, le comte Andrea crée la même année la première Coupe des Trois Golfes. Cette course a encore lieu de nos jours. Et l'une des bouées du parcours, pour respecter ses volontés, est toujours placée en face de San Marco di Castellabate, le village natal de son grand-père.

Marcello Campobasso, juge de l'YRU, récemment disparu, se souvenait qu'à cette époque le propriétaire, ses invités et l'équipage portaient tous le smoking lors des dîners, même en course !

En 1954, vers la fin d'une course, la partie supérieure du mât se brise. Le morceau à l'eau cause de sévères dommages au bordé et Astra manque bien couler par 1 000 mètres de fond. Un nouveau mât en épica est réalisé par Basilio Postiglione de Naples qui assure son entretien jusqu'en 1962. Depuis cette année jusqu'en 1983, Astra reste basé à Salerne au chantier Gatto qui construit un ber spécial sous abri

baron. Now based in Naples, he was looking for a prestigious boat to sail around the beautiful islands facing the Gulf: Capri, Ischia, Ponza. Astra arrived in Naples in the spring of 1953. That same year Count Andrea, in honour of his father, the senator Paolo Matarazzo, organized the first Coppa dei tre Golfi (The Three Gulfs Cup), a regatta still taking place today and, in accordance with his wishes, one of the buoys on the race course is placed right in front of S. Marco di Castellabate, the home village of his grandfather.

The late Marcello Campobasso, a member of the International Jury relates how Astra was sailed with owner, guests and crew all dressed in dinner jackets, and that they all dined properly while racing.

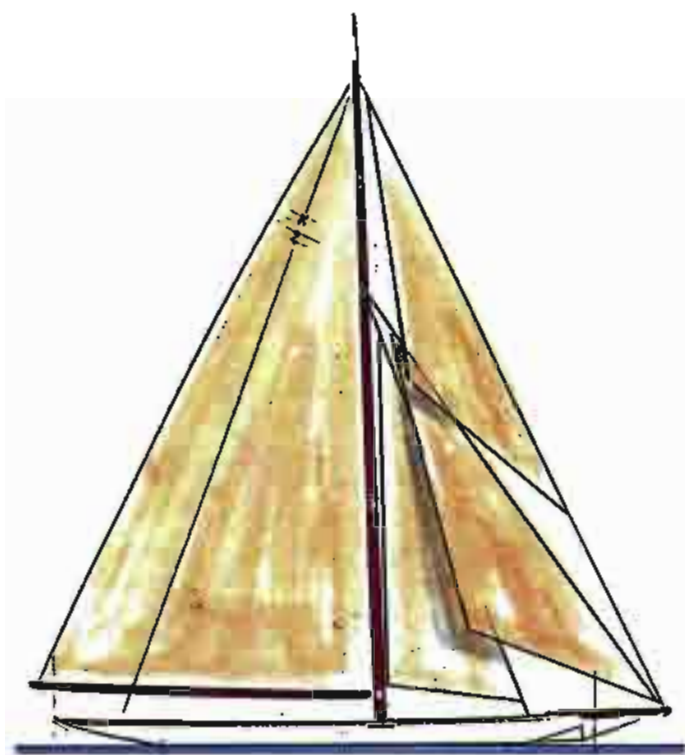
In 1954, during the second stage of this regatta, Astra broke the upper part of her mast; as it fell, it caused serious damage to the planking even below deck, with risk of the boat sinking in 1,000m of water. Repairs and a new mast in silver spruce were executed by Basilio Postiglione of Naples who took care of her until 1962. From then until 1983, Astra was based in Salerno at Gatto Shipyard which built a special cradle and shed in order to maintain her and prepare her, each spring for the Fiestain S. Marco di Castellabate. The Italian Navy, on behalf of Admiral Dequall tried, in 1971, to purchase Astra in order to transform her into a training ship for young officers, but nothing came of this. In 1973, she was taken around Italy up to Hannibal Marina in Monfalcone (Trieste) where, regrettably, she became a ketch: the main mast was then 6m shorter and the mizzen 18m high

Most probably Count Matarazzo had had enough excitement in the past! At this point Astra was no longer the tallest mast in the Gulf of Naples. In 1979, she was purchased by a company whose chairman,

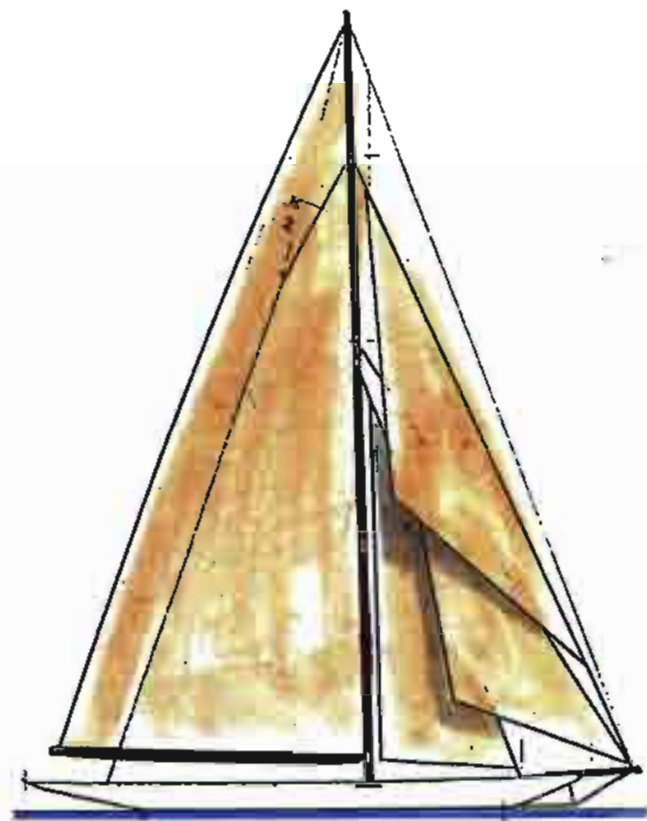
Naples, grandeur et décadence. Transformé en bateau de croisière, Astra vieillit doucement, et mal. En 1982, Gian Carlo Bussei entreprend de lui redonner son âme. Les travaux vont durer quatre ans.

Naples: greatness and decadence. By now converted to a cruising yacht, Astra was aging quietly - and badly. In 1982 Gian Carlo Bussei undertook the job of bringing her back to life; this was to take four years.

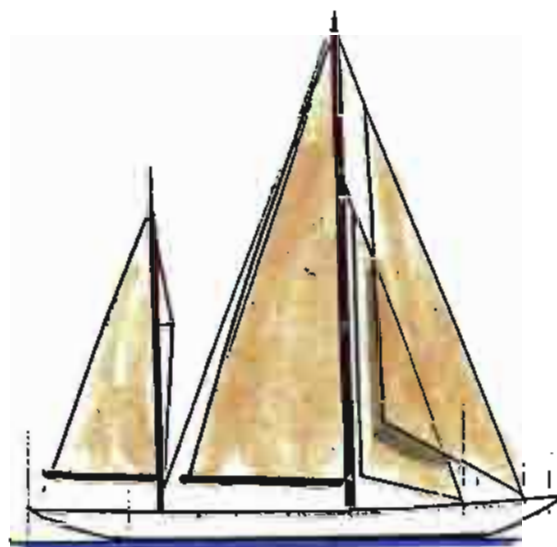




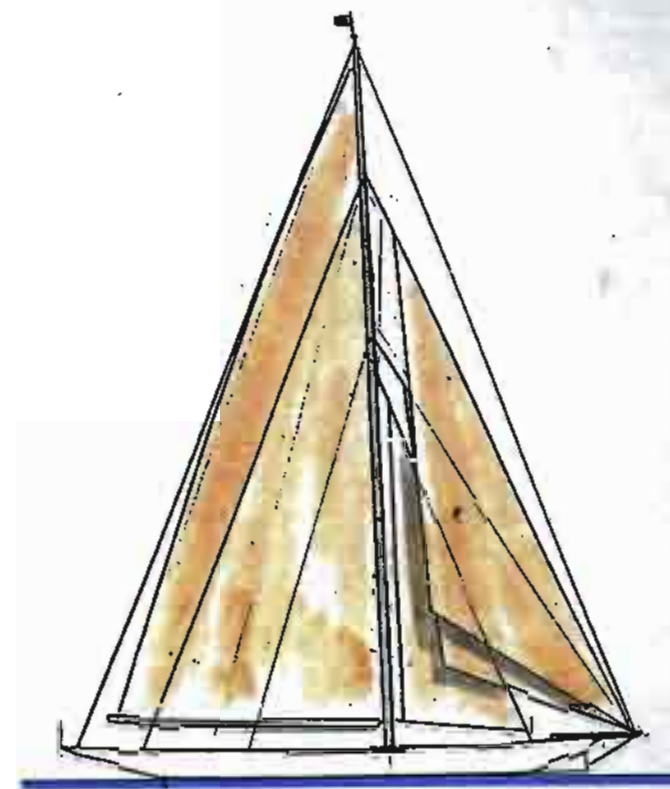
1928



1933



1978



1983

Ugo Faggioni

STUDIO UGO FAGGIONI

J Class Astra K2

pour assurer son entretien et le préparer chaque printemps pour les fêtes de San Marco di Castellabate. La Marine militaire italienne, avec l'amiral Dequall, s'intéresse à *Astra* en 1971 dans le but de le transformer en voilier d'entraînement pour les jeunes officiers. Mais elle n'a pas les moyens de l'acheter.

En 1973, *Astra* refait le tour de l'Italie jusqu'à la marina Hannibal de Monfalcone, près de Trieste. Là, il est tristement transformé en ketch avec un grand mât plus court de six mètres et un artimon de 18 mètres.

Avec cette mutilation, le comte Matarazzo met sans doute un terme à ses frayeurs passés. Mais *Astra* n'est plus le plus grand mât du port de Naples. En 1979, une société l'acquiert. Son président, Giovanni Iemma, soucieux de naviguer en équipage réduit, entreprend de raccourcir à nouveau le mât de deux mètres. Après deux saisons de croisière, *Astra* est finalement tiré au sec sous son hangar, dans l'attente d'un nouveau propriétaire.

1982-1993 : le retour à la beauté et à la vitesse

Le Classe J allait retrouver sa splendeur et ses qualités de coureur au printemps de 1982 lorsque Gian Carlo Bussei découvrit sa coque à Salerno. Héritier de

Giovanni Iemma, decided to shorten the main mast two metres more, in order to sail very short-handed. After a couple of seasons spent cruising, *Astra* was finally hauled out at Gatto shipyard. Dismasted and hidden under a big shed that had been especially built for her in previous years, *Astra* waited then for a new owner.

1982-1993 : Back to beauty and speed

The return of *Astra* to her original beauty and speed started in spring 1982 when Gian Carlo Bussei discovered her hull in Salerno. Mr Bussei, the heir of an Italian fortune, had been in love with boats since childhood, inheriting his passion for the sea from his father Ettore Bussei, whose inventions are kept at the Naval History Museum in Venice. Understanding what he had found, he decided to start a complete restoration.

Gian Carlo Bussei appointed Ugo Faggioni as naval architect, Beconcini as the shipyard, Erik Pascoli as technical consultant and Giovanni Moro as procurement co-ordinator, himself being the custodian of the aesthetics, and responsible for the historical research on *Astra*.

The hull was towed from Salerno to La Spezia and work soon started. Every part was closely checked,

l'une des grandes fortunes du nord de l'Italie, il est passionné par les voiliers depuis son plus jeune âge. Son père, Ettore Bussei, lui a très tôt donné la passion de la mer. Ses inventions sont d'ailleurs exposées au Musée naval de Venise. Conscient de la valeur de sa découverte, Gian Carlo Bussei prend rapidement la décision de restaurer *Astra*. Il choisit comme architecte Ugo Faggioni, la "mémoire" des Classe J en Méditerranée et Beconcini comme chantier. Erik Pascoli est nommé consultant technique et Giovanni Moro responsable des approvisionnements. Gian Carlo Bussei supervise l'équipe pour l'esthétique générale et se charge des recherches historiques sur *Astra*.

La coque est remorquée de Salerno à La Spezia pour les travaux. Chaque pièce est soigneusement analysée, puis réparée ou changée lorsque nécessaire. Les aménagements intérieurs, conformément aux plans d'origine, sont entièrement refaits en chêne clair. Un nouveau moteur est installé avec deux générateurs Westerbeke pour fournir toute l'électricité nécessaire. Enfin, de nouveaux réservoirs portent la contenance d'eau douce à 1 782 litres.

Les difficultés surgissent lorsque l'équipe s'attaque aux problèmes du gréement et de l'accastillage : il faut trouver un juste équilibre entre l'ancien gréement de course et les souhaits du propriétaire pour la

repaired or replaced when necessary. Interior accommodation, following the original plans, was completely renewed with fine woods and decorations; new machinery was installed for speed under power, electrics for all services and a watermaker.

Difficulties arose when the team had to specify the new rigging and deck layout. The problem was to combine the original racing trim with the owner's cruising requirements.

The project was the first of its kind: a mast and boom of that size had not been considered since the early thirties, and the very few people with proven experience in the field had died or were in their eighties.

A major consideration was to reduce the crew to eight people whilst allowing safe sailing in spite of her big sail area; this was attained thanks to a new aluminium mast and a careful choice of all hardware and its positioning on deck. The mast followed the looks of one of the first aluminium masts built in the thirties and the old wooden mast was donated to the Costa Smeralda Yacht Club and now stands tall in Porto Cervo in Sardinia.

With *Astra* close to relaunching, in 1986, Gian Carlo Bussei together with Elizabeth E. Meyer, who had recently begun the restoration of *Endeavour*, founded the J Class Society, for the promotion of

L'intérieur n'est pas la priorité des armateurs de bateaux de course.

Gian Carlo Bussei a cependant réaménagé le bateau avec beaucoup de soin.

The interior is not a priority when fitting out a racing yacht.

Nevertheless, Gian Carlo Bussei took a lot of trouble to restore the yacht.

croisière. Question difficile car personne n'avait construit un mât et une bôme de cette taille depuis le début des années trente. Et ceux qui l'avaient fait, et étaient encore en vie étaient largement octogénaires.

Le principal souci était de réduire l'équipage à huit personnes tout en assurant la sécurité de la navigation, malgré l'immense voilure. Résultat atteint en choisissant un nouveau mât en aluminium, comme son équipement ainsi que le juste positionnement de son accastillage sur le pont. Le mât avait un peu l'allure des premiers mâts en alliage léger construits dans les années trente. Le vieux mât en bois fut donné au Yacht Club de Costa Smeralda. Il sert fièrement de mât de pavillon devant le club.

En 1986, la fin des travaux approche. Le 9 août, Gian Carlo Bussei assiste à Southampton au lancement de la coque du Classe J *Endeavour*, racheté en 1984 par Elizabeth Meyer. Ils décident d'ailleurs de fonder la J Class Society, pour la promotion de ces géants dans les événements de voile. Et d'une manière générale, d'encourager l'intérêt pour les bateaux classiques. *Astra* est lancé à son tour deux ans plus tard, en juillet 1988. Au moteur, il rejoint Antibes où l'attend son mât de 50 mètres, construit par Thierry Petitjean. Les premiers essais du nouveau grément se déroulent au large d'Antibes. Gian Carlo Bussei commence sa première saison de croisière en

nautical events among these big boats and to foster renewed interest in classic boats in general.

Astra went back to sea in July '88 and moved under power, to Antibes where her mast, over 50m high and built by Thierry Petitjean, was waiting. The boat was fully rigged and tested, then started her first cruising season in the Mediterranean, from the French Riviera to Greece and back to La Spezia where she spent the winter.

The following year *Astra* made the Atlantic crossing to meet *Endeavour* and *Shamrock V* in Newport (R.I.). On her way, she stopped in Miami, the Bahamas and New York. In the Classic Yacht Regatta run in Newport, she was awarded the prize for the best restoration.

Gian Carlo Bussei kept the boat for two more seasons, and in 1993, sold *Astra* to Giuseppe Degennaro, a well known Italian yacht racer from Bari, owner of *Larouge*, the Two-Tonner, winner of several regattas and twice selected as Italian entry in the Admiral's Cup.

Eager to sail his new boat, the new owner made just a few changes in the owner's quarters, ordered new sails, and participated in the Veteran Boat Rally in Porto Cervo and in the Nioulargue at St. Tropez. And this year again she will be one of the most admired yachts in the classic meetings. ☞



QUILAUME PUSSON



B. GEDLER



B. GEDLER

Méditerranée, depuis la Riviera française jusqu'en Grèce. Puis passe l'hiver à La Spezia. Ensuite, *Astra* traverse l'Atlantique pour accueillir, en compagnie de *Shamrock V*, le flamant neuf *Endeavour* qui effectuait son premier retour à Newport depuis la Coupe de l'America de 1937. Pendant la traversée, *Astra* fait escale à Miami, puis aux Bahamas et à New York. A l'issue de la Classic Yacht Regatta de Newport en septembre 1989, *Astra* reçoit le prix de la plus fidèle restauration.

Gian Carlo Bussei le conserve encore deux saisons. En 1993, Giuseppe Degennaro, un coureur italien originaire de Bari, propriétaire de *Larouge* (le Two-Tonner vainqueur de nombreuses régates et sélectionné à deux reprises dans l'équipe italienne de l'Admiral's Cup) devient son propriétaire.

Impatient de naviguer, il apporte quelques légères modifications à sa cabine. Mais surtout il dote *Astra* d'un nouveau jeu de voiles de course North qui transforment totalement le bateau. Il dispute sa première régata au Rallye des Vétérans de Porto Cervo. Sa prestation dans la brise fraîche contre *Candida* lors de la Nioulargue à Saint-Tropez laisse un souvenir inoubliable. Cette année encore, *Astra* sera l'un des yachts les plus en vue des rendez-vous de la voile de tradition. ☞

Astra contre Candida : moment historique de toute beauté à la Nioulargue 93.

Astra against Candida: a historical moment of beauty at the 1993 Nioulargue.



Propriétaires/Owners Astra

1928

Sir Mortimer Singer (UK)

1929

Sir Howard Frank (UK)

1945

Commander Hector Dobbs (UK)

1952

Conte Matarazzo (B/I)

1979

Giovanni Iemma (I)

1983

Gian Carlo Bussei (I)

1993

Giuseppe Degennaro (I)

Bibliographie / Bibliography

- J.B Atkins, *Further Memorial of the Royal Yacht Squadron*, Geoffrey Bles, London, (1939),
- Clinton Crane, *Yachting Memories*, Van Nostrand, New York, (1952),
- Ian Dear, *Enterprise to Endeavour*, Editors Ink, London, (1977),
- Uffa Fox, *Second Book*, Peter Davies, London, (1935),
- Uffa Fox, *Racing, Cruising and Design*, Peter Davies, London, (1937),
- Anthony Heckstall-Smith, *Sacred Cowes* (rev. ed.), Anthony Blond, London, (1965),
- L.Francis Herreshoff, *The Common Sense of Yacht Design*, vol. 1&2 Rudder, New York, (1948),
- John Nicholson, *Great Years of Yachting*, Nautical Publishing Co,
- John Scott Hughes, *Come and Sail* Museum Press, London, (1953)
- John Scott Hughes, *Sailing through Life*, Methuen, London, (1947)
- Alec Waugh, *The Lipton Story*, Cassel, London, (1951)
- *Yachtsman's Year Book*, Dodd, Mead, New York, (1935 and 1936)

Astra est désormais en de bonnes mains. Giuseppe Degennaro (ci-dessus), son nouveau propriétaire, est un régatier dans l'âme. Son premier achat pour le bateau : un nouveau jeu de voiles taillées pour la course. Astra, l'histoire continue...

Astra is now in good hands. Her new owner, Giuseppe Degennaro (above) has yacht racing in his very soul. His first purchase for the yacht was a new set of sails designed for racing. Astra's story goes on.

